

Número 53 - Octubre de 2012

LA REVISTA DE LOS PROFESIONALES DE LA AERONÁUTICA Y EL ESPACIO • www.actualidadaeroespacial.com

Un rey a los mandos del NH90 de Eurocopter

Defensa cuenta con un nuevo helicóptero PÁG. 7

EADS y BAE Systems, a punto de fusión PÁG. 9

Visita de Charles F. Bolden, administrador de la Nasa, a Madrid PÁG. 11

Editorial

Gestos reales

CON la que está cayendo, en medio de ajustes y recortes, rescates o no, primas de riesgo y tests de estrés, galgos o podencos, unos hechos -a los que nos referimos en páginas interiores de esta edición- destacan sobre otros en el panorama deprimente de este otoño español que comienza hosco, amenazador y turbulento en lo meteorológico, económico, político y social.

Se trata, por un lado, de ver a nuestro Rey Don Juan Carlos a los mandos del nuevo helicóptero NH 90 de Eurocopter, del que el Ministerio de Defensa español encargó hace seis años 45 unidades y que 38 de ellas se ensamblarán en la planta de Albacete. Es un gesto, qué duda cabe. Un hecho simbólico que respalda a la ingeniería y a la industria aeronáutica españolas y a sus trabajadores en unos momentos especialmente difíciles.

Entre tanto indignado del 15 M , del 25 S y del resto del calendario y del abecedario, que el Jefe del Estado, se suba a los mandos de un helicóptero no es solo un gesto; es un significante con mucho contenido y significado, como cuando hace unos meses se subió al 400 M en Torrejón. Con aquel vuelo simbólico a bordo del avión de transporte militar producido en España por Airbus Military, como ahora en éste a los mandos del NH90, el Rey ha querido mostrar fehacientemente su respaldo a nuestra industria militar, cuyas empresas cuentan en España con aproximadamente 350.000 trabajadores, de ellos 28.000 dedicados en exclusiva a la producción militar, según los últimos datos del Ministerio de Defensa.

Don Juan Carlos ha sido el primer monarca que se ha puesto a los mandos del A400M y del NH90

Don Juan Carlos ha sido el primer monarca que se ha puesto a los mandos del A400M y del NH90, como se han encargado de repetir los máximos responsables de las respectivas filiales del consorcio aeroespacial europeo EADS.

Pero es más. Hace apenas dos meses el Rey, en otro gesto simbólico, quiso visitar el principal Centro de Control de Satélites del Grupo Hispasat, situado en Arganda del Rey (Madrid), donde pudo conocer de primera mano cómo se lleva a cabo el control orbital de los satélites de Hispasat.

Ahora que tanto se habla de promocionar la marca “España” en el mundo, debemos felicitarnos todos los españoles del alto nivel alcanzado por nuestra industria aeroespacial. Como ha querido hacer a finales del pasado mes de septiembre el administrador general de la Nasa, Charles F. Bolden, Jr., que ha venido a Madrid a felicitar a los españoles por la contribución de la ingeniería, la ciencia y la industria aeroespaciales españolas al éxito formidable de la misión MSL en el planeta Marte.

El máximo responsable de la Nasa ha repetido aquí ante distintos auditorios que “España está siendo clave en el programa que se encarga de decirnos cómo es el tiempo en Marte”. Y este es otro de los hechos significativos ocurridos el pasado mes, pero que seguramente escapan al foco de la prensa internacional, muy ocupada estos días en fotografiar manifestaciones, cargas policiales y en hurgar en nuestras miserias y necesidades, que también se dan entre nosotros.

Bolden ha venido a Madrid a agradecernos en nombre de la Nasa la extraordinaria aportación realizada por nuestros científicos, ingenieros, investigadores y por nuestra industria y a proclamar que “España, sus empresas y todos los españoles pueden sentirse muy orgullosos de su contribución al éxito de Curiosity y de la investigación en el planeta rojo”. Es todo un gesto.

Edita: Financial Comunicación, S.L. C/ Ulises, 2 4ºD3 - 28043 Madrid. **Directora**: M. Soledad Díaz-Plaza. **Redacción**: María Gil. **Colaboradores**: Francisco J. Gil, María Jesús Gómez, Merce Balart y Natalia Regatero. **Publicidad**: Serafín Cañas. Avda de Bélgica, 87 - 28916 Leganés (Madrid). ✆ 91 687 46 37 y 630 07 85 41. e-mail: publicidad@actualidadaeroespacial.com **Redacción y Administración**: C/ Ulises, 2 4ºD3 28043 Madrid. ✆ 91 388 42 00. Fax.- 91 300 06 10.
e-mail: revaero@financialcomunicacion.com y redaccion@actualidadaeroespacial.com
Depósito legal: M-5279-2008. **Edición on-line:** www.actualidadaeroespacial.com

CON NOMBRE PROPIO

Relevos en Cassidian

Bernhard Gerwert ha sido nombrado consejero delegado de Cassidian y miembro del Comité Ejecutivo de EADS con efecto inmediato. Toma el relevo de Stefan Zoller quien ha decidido abandonar EADS para emprender nuevos retos profesionales. Por su parte, Pilar Albiac Murillo, hasta ahlora directora de Calidad y Gestión de Procesos Lean de Airbus, será la nueva directora de Operaciones (COO) de Cassidian y también asumirá el cargo de directora de Cassidian en España.

Gerwert asume sus nuevas funciones respaldado por un sólido historial de más de dos décadas de trabajo en la industria aeroespacial y de defensa, desempeñando diversas funciones de alta dirección en el Grupo EADS y sus compañías predecesoras alemanes. Desde 2011 ha sido el director de Operaciones (COO) de Cassidian, supervisando todas las actividades comerciales dentro de la División. Anteriormente, dirigió las unidades de negocio de Cassidian de Air Systems, de 2007 a 2011, y de Defence Electronics, de 2004 a 2007.

Bernhard Gerwert, CEO de Cassidian, presentó el rumbo que tomará el desarrollo de la compañía, a la vez que nombró nuevos miembros que se sumarán su equipo directivo.

Para impulsar la internacionalización de la empresa, se creará una organización de "Ventas y Operaciones Internacionales". Christian Scherer, de 50 años y antiguo director de Estrategia de Airbus, estará encargado de dirigir esta organización.

Por tratarse de un país sede que es pilar fundamental dentro de la estrategia de Cassidian, "Francia" se gestionará independientemente y estará bajo la dirección de Jean-Marc Nasr –de 50 años de edad–, que también será el responsable de Cyber Security, y que asimismo conservará su cargo de director de "Secure Communication Solutions".

Para dirigir y desarrollar la cartera de productos de la empresa, se creará una organización de "Programas", que a su vez estará encargada de gestionar las Business Lines de Cassidian. El nuevo director de Programas será nombrado próximamente.

Para impulsar la innovación y asegurar un desarrollo, una producción y un lanzamiento eficaces de los productos en todo el mundo, se creará la "Organización de Operaciones" (COO) que liderará Ingeniería, Operaciones, Calidad, Gestión de suministros y otras funciones operativas. Pilar Albiac Murillo será la nueva directora de Operaciones (COO), además de asumir la Dirección de Cassidian en España.

Julian Whitehead ha sido ratificado como director financiero (CFO), al igual que Christoph Hoppe como director de Recursos Humanos.




Bernhard Gerwert.

Nuevo presidente y director general de Thales Alenia Space

Jean-Loïc Galle ha sido nombrado presidente y director general de Thales Alenia Space y Vicepresidente Senior del grupo Thales, cargo que es ya efectivo desde el 1 de septiembre. Sucede en el cargo a Reynald Seznec, quien ha sido nombrado Vicepresidente Senior del área geográfica B del grupo Thales.

Desde 2010 y hasta este último nombramiento, Jean-Loïc Galle ha sido Vicepresidente Senior de Operaciones Aéreas en Thales y miembro del Comité Ejecutivo. Dirigió la Unidad de Radares de Superficie de 2008 a 2010 y anteriormente fue director general de ThalesRaytheonSystems France, filial francesa de la empresa conjunta Thales-Raytheon En 1996 se unió a Thales como Vicepresidente y Director General de la Unidad de Aviónica de Helicópteros, cubriendo los mercados internacionales de helicópteros civiles y militares. Después fue nombrado Vicepresidente y Director General de la Unidad de Aviónica Militar.

Jean-Loïc Galle comenzó su carrera en 1985 como ingeniero de software en la compañía SFENA, especialista en instrumentos para aeronaves. Años después fue nombrado Vicepresidente de Estrategia y Director General de la Unidad de Sistemas de Navegación en Sextant Avionique.

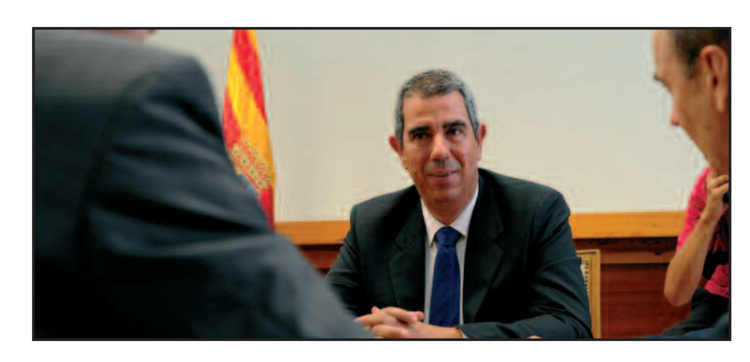
Jean-Loïc Galle.



Director del aeropuerto turolense

El consejero de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes del Gobierno de Aragón, Rafael Fernández de Alarcón, tras una convocatoria pública llevada a cabo por el Consorcio del Aeropuerto de Teruel, ha nombrado al ingeniero aeronáutico Ale-

Con nombre propio



Alejandro Ibrahim.

jandro Ibrahim, director de esta infraestructura turolense. Ibrahim, secretario del Colegio y Asociación de Ingenieros Aeronáuticos de España (COIAE/AIAE), ha sido seleccionado entre 116 aspirantes de los que sólo 30 cumplían los requisitos exigidos.

La nueva infraestructura aeroportuaria aragonesa de Teruel se suma a una serie de aeropuertos de iniciativa autonómica con polémicos resultados por escaso tráfico de pasajeros, como el de Lleida-Alguaire, en Cataluña, o los inactivos de Castellón, en la Comunidad valenciana; Corvera, en Murcia; y Ciudad Real, en Castilla-La Mancha.

En cuanto a la puesta en funcionamiento del aeropuerto, el consejero indicó que intentan "forzar la máquina" para que sea el primero de octubre, pero si no puede ser en esa fecha, "indudablemente" será antes de fin de año o en los primeros días del 2013, cuando espera que la actividad sea "fuerte". Confesó que todavía queda por "desarrollar algún proyecto", como las áreas de estacionamiento, y dar los últimos retoques para "poner en marcha todo", una inversión, según ha recordado, de "40 y tantos millones de euros" que va a dar lugar a "100 puestos de trabajo directos y otros tantos indirectos". De momento, ya ha creado uno.

Guillermo Orrillo.



Nuevo comercial de LATAM para Europa

LATAM Airlines Group, grupo de aviación creado recientemente tras la fusión de las compañías LAN Airlines S.A y TAM S.A., ha nombrado a Guillermo Orrillo director comercial del Grupo en Europa. De origen argentino y después de más de dos años en la compañía, Orrillo afronta el reto de afianzar y consolidar la presencia en Europa del nuevo grupo de aviación.

Ingeniero industrial del Instituto Tecnológico de Buenos Aires y con un MBA de la Universidad de Harvard Business School, Orrillo comenzó su trayectoria en el mundo de la aviación en 2010 cuando fue designado director de Ventas de LAN Argentina.

Además de los recientes nombramientos de Francisco Vidal como director general del Grupo LATAM en Europa y de Guillermo Orrillo como director comercial, destaca entre los nuevos procesos de consolidación que está llevando la compañía la tarea a desempeñar por Pablo Ayala. Hasta ahora Ayala se ocupaba de la Dirección Comercial de LAN Airlines para Europa, pero a partir de septiembre asume la responsabilidad de su nuevo cargo como director corporativo y de Turismo de LATAM Airlines Group, con sede en Santiago de Chile.

Álvaro Middelmann.



Jubilación en Airbelin

El próximo 1 de enero Álvaro Middelmann terminará su carrera profesional activa en Airberlin como vicepresidente senior de España y Portugal. Sin embargo, Middelmann seguirá vinculado a Airberlin como asesor del consejo de administración. Paul Verhagen, que desde el 12 de abril de 2012 es Area Manager de España y Portugal, se va a encargar también en el futuro de todas las actividades comerciales de Airberlin en estos dos países. Pablo Caspers va a seguir siendo vicepresident comercial de España y Portugal.

Paul Gregorowitsch, CCO de Airberlin, ha manifestado que: "bajo la dirección de Álvaro Middelmann Airberlin se ha convertido en España en una compañía aérea de éxito y de renombre. En nombre de la dirección de Airberlin, quiero rendir homenaje y ofrecerle nuestro reconocimiento por su enorme labor constructiva y darle las gracias por el gran trabajo realizado todos estos años".

Desde 1993 Middelmann se ha encargado en Airberlin del mercado estratégico de España, así como de Portugal, y ha abierto y ampliado ambos mercados para la compañía. Tuvo una participación determinante en la conversión de Palma de Mallorca en el hub más importante de Airberlin fuera de Alemania.

Un Rey a los mandos del NH90 de Eurocopter

EL Rey Don Juan Carlos, a los mandos del moderno helicóptero NH90 de Eurocopter, realizó un vuelo el pasado 10 de septiembre desde la Base Aérea de Cuatro Vientos hacia el embalse de Valmayor, en la cuenca del Guadarrama, al noroeste de la Comunidad madrileña, con regreso al punto de partida en un vuelo de media hora de duración.

Don Juan Carlos es el primer monarca que vuela este helicóptero, según manifestaron satisfechos los responsables de Eurocopter en Albacete, con lo que respalda ampliamente el programa del NH90, llamado a sustituir la antigua flota de helicópteros de nuestras Fuerzas Armadas.

Con ocasión de la presentación del prototipo de este moderno helicóptero, del que el Ministerio de Defensa español encargó hace seis años 45 unidades, el Rey, experimentado piloto de helicópteros, con 3.740 horas de vuelo, la mayor parte de las cuales en aeronaves de Eurocopter y muy especialmente en "Super Puma", aunque también en EC135, EC145, EC225 e incluso el de combate "Tigre", aceptó la invitación, cursada por Eurocopter para que volara este nuevo modelo.

Don Juan Carlos, como comandante de la aeronave, despegó de la Base Aérea y sólo dejó los mandos para que sobre la vertical del embalse operara con el piloto automático y sus copilotos hicieran una demostración de las capacidades de este helicóptero bimotor polivalente, capaz de transportar un escuadrón de 16 a 20 soldados con sus equipos.







Arriba: El Rey, dentro de la cabina del NH90, dispuesto a emprender el vuelo. En medio: El piloto Fernando Hernández explica al rey Don Juan Carlos las características del helicóptero y del vuelo a realizar hasta el embalse de Valmayor. Abajo: Don Juan Carlos con el piloto Fernando Hernández y el ingeniero de ensayos en vuelo Iván-Díaz .

Fuente: Casa S.M. el Rey / Borja Fotógrafos

La adaptabilidad a todo tipo de misiones, terrestres y navales, como transporte de tropas, operaciones anfibias, búsqueda y salvamento, recuperación de personal, evacuación de heridos y operaciones de contraterrorismo lo convierten en el helicóptero polivalente más avanzado del mundo.

El regreso y la maniobra de aterrizaje, como la de despegue y el vuelo de ida, corrió a cargo del monarca, quien mostró su satisfacción tras siete meses sin volar, tal y como reconoció a sus copilotos, según manifestó el piloto de pruebas del helicóptero Fernando Hernández, que actuó como copiloto de Don Juan Carlos durante el vuelo .

El Rey llegó a la Base de Cuatro Vientos al filo del mediodía, acompañado por personal de la casa Real y la secretaria de Estado de Investigación, Desarrollo e Innovación, Carmen Vela. Fue recibido por el jefe del Estado Mayor del Aire, general Francisco Javier García Arnáiz, y el CEO de Eiurocopter, Lutz Bertling, entre otras personalidades. Varias de éstas acompañaron al Rey en su vuelo, junto con dos pilotos y un mecánico del Ejército del Aire. Otro helicóptero, un AS332B1 Superpuma del 803 Escuadrón escoltó durante el vuelo al aparato pilotado por el Rey.

Un nuevo helicóptero para la Defensa española

EL inicio de las entregas a las Fuerzas Armadas españolas del NH90, que sustituirá a los Puma y Super Puma de nuestro Ejército, está previsto para el año que viene, en concreto irá destinado a las Fuerzas Aeromóviles del Ejército de Tierra (FAMET).

Aunque, en principio, el contrato firmado hace seis años por el Ministerio de Defensa por un total de 1.260 millones de euros comprendía la entrega de 45 unidades de este modelo para ir renovando su flota ,las restricciones introducidas posteriormente por la crisis económica podrían reducir este pedido a 38 helicópteros o menos. De todas formas, se mantiene el total de la inversión, ya que la disminución del número de unidades se complementa con equipamiento y mantenimiento.

Si bien los dos primeros NH90 españoles han sido fabricados en la planta francesa de Eurocopter, Eurocopter España es responsable del montaje de los res-

Pasa a la página siguiente



Tras el vuelo, el Rey posa con sus acompañantes: la secretaria de Estado de Investigación, Desarrollo e Innovación, Carmen Vela; el CEO de Eurocopter, Lutz Berling; el jefe del Estado Mayor del Aire (JEMA) teniente general Javier García Arnáiz; el presidente de Eurocopter España, Francisco Vergé; el piloto Fernando Hernández y el ingeniero de ensayos en vuelo Iván Díaz

Hecho en España

El NH90, el futuro helicóptero de las Fuerzas Armadas españolas se fabricará íntegramente en la planta que Eurocopter España tiene en Los Llanos (Albacete).

Antes de su entrega al Ministerio de Defensa, que tendrá lugar en el primer trimestre del próximo año, se completarán en las instalaciones albaceteñas las labores de equipamiento y ensayos en vuelo, que culminarán con su certificación ante la autoridad militar de aeronavegabilidad española. Entre esos ensayos están las calificaciones para vuelos en altura y temperatura elevada.

En abril de 2010, el Rey Don Juan Carlos realizó su primera visita oficial a la factoría de Eurocopter España en Albacete.

El programa NH90 desarrollado en la factoría albaceteña genera en España más de 500 puestos de trabajo. Para producir este helicóptero se precisan entre 13 y 14 meses y cada uno tiene un presupuesto base de 22,5 millones de euros. Si bien el precio aumenta dependiendo del equipamiento que cada ejército exija.

La versión española del NH90 está diseñada a medida para desarrollar misiones tácticas, entre las que se incluyen el transporte de tropas, las labores de búsqueda y salvamento, y la recuperación de personal y evacuación de heridos. Tiene capacidad de operación diurna y nocturna en todo tipo de entornos.

De los 529 pedidos del NH90 realizados hasta la fecha por parte de 14 países, 418 son de la versión de Helicóptero de Transporte Táctico TTH y los 111 restantes de la versión de Helicóptero para Fragatas de la OTAN.

Actualmente, hay en funcionamiento seis líneas de montaje final del NH90 en España, Francia, Alemania, Italia, Finlandia y Australia, bajo la dirección de la organización industrial paneuropea NHIndustries, que pertenece a Eurocopter (62.5%), Agusta-Westland (32%) y Fokker Aerostructures (5.5%).

Viene de l a página anterior

tantes NH90 y entrega de todos ellos para las Fuerzas Armadas Españolas. La factoría de Eurocopter España, ubicada en Albacete e inaugurada en 2007, es, además, una de las dos únicas plantas de fabricación del fuselaje delantero de este helicóptero, el más moderno de su categoría y del que se han realizado más de 500 pedidos en todo el mundo.

La variante española del NH90 cuenta con un motor General Electric CT7 8F5 de última generación ensamblados en la planta de Albacete de ITP, un sistema de comunicación personalizado y un sofisticado sistema de guerra electrónica desarrollado por Indra. Asimismo, el NH90 español, cuenta con un "“software”" de aviónica desarrollado por la Oficina de Proyectos de Eurocopter España.

Producido en dos versiones básicas -Transporte Táctico (TTH) y para operaciones navales de la OTAN(NFH)- este helicóptero de la categoría de 11 toneladas ofrece una plataforma común para las misiones militares en tierra, mar o aire. Esta flexibilidad permite a los países racionalizar sus flotas de helicópteros, al tiempo que pueden organizar la formación y el soporte técnico a mayor escala, obteniendo una gestión flexible del personal y del equipo. Su amplia cabina, acceso rápido (con dos puertas correderas laterales y una rampa posterior opcional) y capacidad de adaptación rápida para una nueva misión, aseguran una importante flexibilidad operacional en un amplio abanico de misiones.

Hasta la fecha, se han realizado 529 pedidos de NH90 por parte de 14 países, 418 de los cuales son para la versión (TTH). En este momento, hay en funcionamiento seis líneas de montaje final del NH90, en Francia, Alemania, España, Italia, Finlandia y Australia,, bajo la dirección de la organización industrial paneuropea NH Industries, que pertenece a Eurocopter (62,5%), Agusta Westland (32%) y Fokker Aerostructures (5,5%).

La primera unidad del NH90 español que saldrá de la factoría en Albacete -será la tercera después de las dos primeras fabricadas en la planta francesa de Eurocopter- volará antes de estas Navidades, mientras que su entrega al Ejército de Tierra está previsto que se inicie el año que viene.

Eurocopter España es responsable, por tanto, del montaje de la mayor parte de las unidades del NH90 y entrega de todas ellas para las Fuerzas Armadas Españolas. El NH90 es un helicóptero militar polivalente de tamaño medio bimotor construido por NHIndustries, filial de Eurocopter. El NH90, que puede ser tripulado por un solo piloto, está diseñado para operar en condiciones meteorológicas adversas, tanto de día como de noche.

El 1 de septiembre de 1992, NH Industries firmó un contrato para el diseño y desarrollo del NH90 con la Agencia de Gestión de Helicópteros de la OTAN (NAHEMA- NATO Helicopter Management Agency). Esta agencia representa las cuatro naciones participantes: Francia, Italia, Alemania y Países Bajos. Portugal se unió a la agencia el 21 de junio de 2001.

El diseño empezó en 1993. El primer prototipo, el PT1, realizó su primer vuelo el 18 de diciembre de 1995. El segundo prototipo, el PT2, voló por primera vez el 19 de marzo de 1997 y el tercer prototipo, el PT3, lo hizo el 27 de noviembre de 1998.

Momento del despegue y vuelo de S.M. el Rey en el nuevo NH90.





EADS y BAE Systems, a punto de fusión

El consorcio aeroespacial europeo EADS y el grupo británico BAE Systems se encuentran en negociaciones sobre una posible fusión, que podría llevarse a cabo a través de la creación de una empresa con estructura de cotización dual, bajo la cual las dos empresas funcionarían como un solo grupo operado de modo paritario y manteniendo las cotizaciones en sus mercados de valores respectivos de origen.

La compañía resultante, que entraría con fuerza en el mercado americano, contaría con 220.000 empleados y podría arrebatar el liderazgo al gigante Boeing como gran compañía aeroespacional y de defensa.

En virtud de las negociaciones entre las partes, los accionistas de BAE Systems mantendrían un 40% y los accionistas de EADS un 60% del nuevo grupo. Está previsto tener un consejo de administración y una estructura de dirección unificada y con consejos y comités ejecutivos idénticos en EADS y BAE Systems.

BAE Systems y EADS comparten una larga trayectoria de colaboración y son actualmente socios en numerosos proyectos importantes, incluyendo Eurofighter y la joint-venture MBDA. Esta potencial fusión podría dar lugar a un grupo líder mundial en el sector aeroespacial,de defensa y seguridad, con centros importantes de producción y de tecnología de excelencia en Francia, Alemania, España, Reino Unido y Estados Unidos.

BAE Systems y EADS dirigen actividades en el sector de la defensa en EE UU, el Reino Unido, Francia, Alemania, España, Arabia y Australia, entre otros países. Con este motivo, se han iniciado negociaciones con varios gobiernos respecto a las implicaciones de la transacción potencial.





Aviones de EADS (derecha) y BAE Systems.

Como consecuencia de la estructura de transacción discutida entre las partes, BAE Systems y EADS consideran que una parte de sus actividades en materia de defensa podrían ser reorganizadas a través de acuerdos con los gobiernos, en función de su importancia estratégica y de su seguridad nacional, en particular en EE UU, dada la importancia de este mercado para el grupo amplificado que se podría crear. Además, con sujeción a la aprobación por parte de los accionistas respectivos, las partes contemplan emitir acciones especiales en BAE Systems y EADS a favor de los gobiernos de Francia, Alemania y Reino Unido, con el fin de remplazar las acciones existentes en poder del gobierno de Reino Unido en BAE Systems y los acuerdos concertados entre los participantes de EADS.

BAE Systems y EADS están convencidas de que la potencial fusión de sus negocios abre nuevas perspectivas de beneficios importantes para los clientes y accionistas de ambas empresas. Estos beneficios incluyen economías de costes, en particular una mayor eficiencia con respecto al compra y suministro para el grupo que se cree, así como substanciales oportunidades nuevas de negocios.

Prioridades.- "El empleo, la estrategia industrial, las actividades de defensa y el interés de nuestros respectivos Estados son las prioridades que deben guiar la fusión EADS-BAE Systems" dijo el presidente francés, François Hollande, ante la canciller alemana, Angela Merkel, reunidos en la localidad alemana de

Pasa a la página siguiente

Viene de l a página anterior

Ludwigsburg, con ocasión del 50 aniversario de la reconciliación franco-germana que protagonizaron Charles De Gaulle y el canciller Konrad Adenauer en 1962.

A propósito de la fusión de EADS y BAE Systems, la canciller manifestó: “Hemos resuelto examinar con sumo cuidado los pros y los contras de este proyecto de acuerdo con las empresas. Hoy no se ha tomado ninguna decisión. Tampoco estaba prevista. Alemania y Francia mantendrán un estrecho contacto sobre esta cuestión”, añadió.

Hollande insistió en que se trata de una decisión empresarial. "Estamos decididos a mantener un estrecho contacto entre nosotros, porque consideramos que éste es un tema que afecta a Europa, en general, pero también a nuestros dos países, teniendo en cuenta lo que está en juego en el capital de esta empresa", dijo.

Y preguntado por las condiciones impuestas por ambos países, el presidente francés indicó: "Se lo puede imaginar, así que no es necesario que lo desarrolle: el empleo, la estrategia industrial, la defensa y. los intereses de nuestros respectivos países. Estos son los temas de las conversaciones que mantenemos con la empresa que gestiona este proyecto".

Estados, fuera.- “Los Estados no deben intentar ejercer su influencia sobre la entidad que resultaría de la fusión entre BAE Systems y EADS”, dijo el pasado miércoles el consejero delegado de EADS, Tom Enders, lo que refleja su preocupación por el hecho de que las tensiones políticas pueden hacer fracasar esta operación de 35.000 millones de euros.

Enders indicó a los parlamentarios alemanes que el papel del Estado, si alguno tuviera, debería reducirse a que la nueva compañía resultante sea competitiva. "Queremos crear una sociedad mucho más fuerte a nivel internacional, atrayendo a inversores, y hay muchos ejemplos que muestran que las empresas de este sector y de este tamaño no deben estar comprometidas con el Estado", dijo a los periodistas tras su comparecencia ante la Comisión de Asuntos Económicos y Monetarios.

Estas propuestas parecen enfrentarse a la posición de Francia, que, según una fuente del Gobierno francés, quiere quedarse en el accionariado de EADS y mantener una capacidad de influencia en esta empresa.

"Francia quiere quedarse en el capital de EADS. Nosotros queremos tener influencia en las principales decisiones. Se pueden imaginar muchas fórmulas posibles” a propósito de la participación francesa en el capital y en el consejo de administración de la nueva sociedad resultante de la fusión entre EADS y BAE Systems, según supo la agencia Reuters de fuentes gubernamentales francesas.

Actualmente, Francia tiene una participación accionarial del 15% en EADS. Alemania ni cuenta por ahora con participación directa alguna en el consorcio pero pretende retomar algunos de los títulos actualmente en poder del fabricante de automóviles alemán Daimler, a través del banco KFW de propiedad estatal.

Según la legislación británica sobre fusiones y adquisiciones, EADS y BAE tienen hasta el 10 de octubre para definir un plan detallado de la fusión, pero los rumores de prórroga son cada vez más intensos. París, por su parte considera corto este plazo, dada la complejidad de los temas sobre el tablero.

BAE Systems, cuarto mayor contratista militar del mundo

BAE Systems es el cuarto mayor contratista militar del mundo, además de una constructora aeronáutica comercial. Es una compañía británica con base en Farnborough y con intereses por todo el mundo, particularmente en Norteamérica a través de su filial BAE Systems Inc.

Se constituyó el 30 de noviembre de 1999 con la fusión de British Aerospace (BAe) y Marconi Electronic Systems (MES), la filial de defensa de General Electric (GEC). Como resultado de la fusión, BAE Systems es el sucesor de gran parte de los más famosos aviones y sistemas de defensa británicos.

A finales de 2011, unos 93.500 empleados trabajaban para BAE Systems en todo el mundo. El pasado año registró una cifra de negocio de 24.390 millones de euros y un beneficio neto de casi 2.000 millones de euros.

Sus principales accionistas son la sociedad de inversiones con sede en las Bermudas Invesco (12%), el gestor americano de activos BlackRock (5,16%) y la aseguradora francesa Axa (5%).

Sus principales actividades son la producción de grandes aparatos militares -aviones, vehículos terrestres, tanques, barcos, portaviones, destructores, submarinos nucleares- y aviones civiles, mantenimiento, sistemas electrónicos -control, comunicaciones, vigilancia- y ciberseguridad.

Entre sus productos más destacados figuran el caza europeo Eurofighter Typhoon, el estadounidense F-35 Lightning II, el avión de combate Panavia Tornado multi-función y el portaaviones británico Queen Elizabeth.

Charles F. Bolden, en Madrid

La Nasa destaca la capacidad tecnológica del sector espacial español

EL administrador de la Nasa, Charles F. Bolden, destacó en Madrid, durante la jornada "Mars Science Laboratory (MSL), Tecnología Española en Marte" la aportación que ha realizado nuestro país en la misión del robot explorador "Curiosity".

"España y sus empresas pueden sentirse muy orgullosos de su contribución a la exploración de Marte", dijo Bolden quien mostró su satisfacción por "estar aquí para felicitar a nuestros socios", añadió. "Curiosiy es un rover y las personas que están aquí son las que han hecho posible la formidable actividad que está desarrollando. Todo el mundo en España debería estar muy orgulloso. Toda la información que recibimos se debe a una antena que se ha hecho aquí, en España", subrayó.

El administrador de la Nasa resaltó la gran contribución de España, tanto en el diseño y desarrollo de la antena de alta ganancia (HGA) realizados por CASA Espacio, como en el instrumento REMS. Ambos elementos forman parte de Curiosity, el robot planetario con mayores prestaciones de la Nasa que durante un año marciano, equivalente a unos dos años terrestres, analizará el suelo y la atmósfera de Marte.

La jornada, celebrada en la sede del Centro para el Desarrollo Tecnológico Industrial (CDTI), reunió ayer por la tarde a más de un centenar de expertos procedentes del ámbito científico y empresarial español vinculados con el sector aeroespacial. La visita del administrador de la Nasa tenía por objetivo "destacar el papel integrado que España ha jugado en la misión MSL".



Charles F. Bolden, administrador de la Nasa, durante su visita a Madrid.

Durante la clausura, el secretario general de Ciencia, Tecnología e Innovación y presidente del CDTI, Román Arjona, felicitó a todas las entidades españolas que han participado en el proyecto y resaltado el alto nivel alcanzado por España en el ámbito espacial, lo que permitirá abordar proyectos de esta complejidad técnica en el futuro.

Por lo que respecta a la misión MSL -en la que también participan Rusia, Canadá, Francia y Alemania- España y EE UU mantienen desde 2006 una estrecha colaboración que fructificó el año pasado con el acuerdo de cooperación entre la Nasa, el Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial (INTA) y el CDTI.

"Es la primera vez que la tecnología española aterriza en otro planeta", dijo Elisa Robles, directora general del CDTI durante su saludo y presentación de la Jornada. "Eso pone demanifiesto las extraordinarias capacidades tecnológicas que tiene el sector espacial español.

La contribución española a esta misión asciende a 23,5 millones de euros, de los que el CDTI ha aportado 14,8 millones, el Centro de Astrobiología (CAB) - INTA y CSIC- 6,8 millones y el Plan Nacional de I+D+i 1,9 millones.

El director del CAB e investigador principal del Rover Environmental Monitoring Station (REMS), explicó brevemente qué es éste y los objetivos del mismo: estudiar la atmósfera y la habitabilidad de Marte. Por su parte, Antonio Cuadrado, presidente de Proespacio, destacó el papel de la industria espacial española que ha constituido en el caso del Curiosity un "éxito sin precedentes".